

表1

	従来タイヤ 1	従来タイヤ 2	本発明タイヤ 1	本発明タイヤ 2
氷上性能	100	102	105	110
雪上牽引性能	100	98	102	100
耐偏摩耗性	100	95	105	110
操縦安定性	100	95	105	110

【0025】この表1から判るように、キャップトレッドの硬さを共通にした場合、本発明タイヤ1、2はサイプの形状をサイプ幅方向だけにジグザグ状にした従来タイヤ1に比べて氷上性能、耐偏摩耗性、操縦安定性が共に優れていた。また、サイプの形状をサイプ深さ方向だけにジグザグ状にした従来タイヤ2は、本発明タイヤ1、2に比べてブロックの倒れ込み防止効果が不十分であり、また従来タイヤ1に比べてタイヤ表面におけるエッジ長さが減少するため雪上牽引性能が低下していた。

【0026】

【発明の効果】以上説明したように本発明によれば、トレッドに複数のブロックを分割形成し、これら複数のブロックの表面にそれぞれタイヤ幅方向に延びる少なくとも1本のサイプを設け、該ブロックを複数の小ブロックに区分した空気入りタイヤにおいて、前記サイプの形状を3次元の曲面から構成し、前記小ブロックの対向面に互いに噛み合う凹部と凸部を点在させたことにより、これら凹部と凸部との噛み合いによりブロックの倒れ込みを効果的に防止するので、乾燥路面での操縦安定性を低下させることなく氷上性能を向上することができ、しか

も偏摩耗の発生を抑制することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明を適用する空気入りタイヤのトレッドパターンの一例を示す展開図である。

【図2】本発明の実施形態からなる空気入りタイヤのブロックを示す斜視図である。

【図3】本発明におけるサイプの形状を例示する図である。

【図4】本発明におけるサイプの他の形状を例示する図である。

【図5】従来のサイプの形状を例示する図である

【図6】従来のサイプの他の形状を例示する図である。

【符号の説明】

3 ブロック

3a 小ブロック

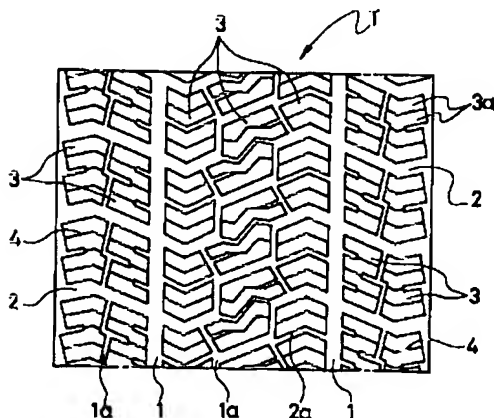
4 サイプ

5a 凹部

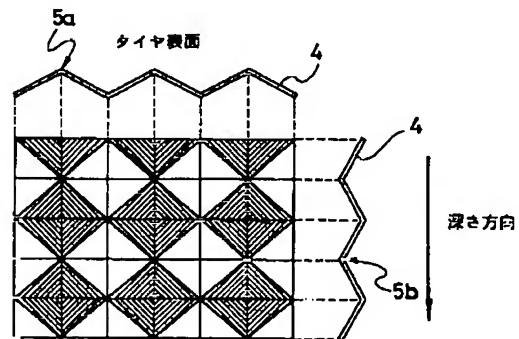
5b 凸部

T トレッド

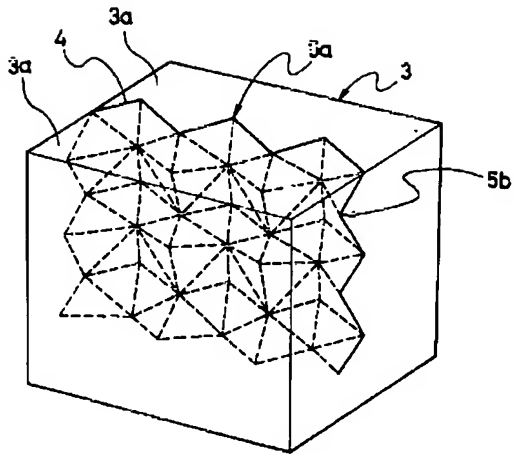
【図1】



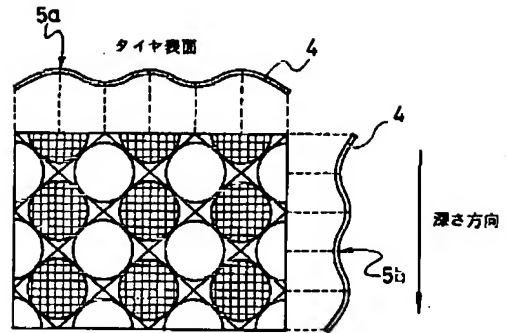
【図3】



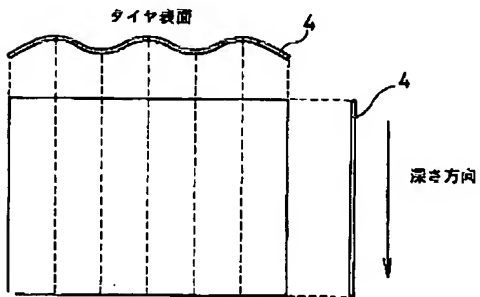
【図2】



【図4】



【図5】



【図6】

